

CA1
TA 800
- 1992
T052

3 1761 11635955 5


COMPETITION IN TRANSPORTATION

POLICY AND LEGISLATION IN REVIEW

RECOMMENDATIONS



NATIONAL TRANSPORTATION
ACT REVIEW COMMISSION



Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116359555>



Recommendations

Following are the Commission's recommendations as they appear in volume 1 of the Final Report.

CHAPTER 2: IMPACTS

PERSONS WITH DISABILITIES

RECOMMENDATION NO. 1

We recommend that the federal Cabinet, under section 63.1 of the *NTA, 1987*, actively pursue the passage of regulations promoting access for persons with disabilities.

CHAPTER 3: IMPACTS ON SAFETY, ENVIRONMENT AND LABOUR-MANAGEMENT RELATIONS

TRANSPORTATION SAFETY — AIR

RECOMMENDATION NO. 2

We recommend that the Minister of Transport direct departmental officials to investigate and determine the causes of the increased incidence of accidents involving air carriers other than Level I carriers, and take necessary corrective measures.

TRANSPORTATION SAFETY — RAIL

RECOMMENDATION NO. 3

We recommend that an offence for trespassing on railway yards or tracks be again enacted.

TRANSPORTATION SAFETY — TRUCKING

RECOMMENDATION NO. 4

We recommend that the Minister of Transport and provincial ministers responsible for trucking direct appropriate officials to investigate and determine the causes of the increased incidence of accidents involving straight trucks over five tonnes and take necessary corrective measures.

RECOMMENDATION NO. 5

We recommend that the Minister of Transport appoint a senior representative to chair a working group to resolve expeditiously the inconsistencies of regulation, interpretation and enforcement respecting safety aspects of extraprovincial trucking. In the event that implementation and enforcement of an acceptable standard of safety regulations, including the National Safety Code for Motor Carriers, have not been achieved by March 31, 1994, then the federal government, with respect to jurisdictions not in compliance, should withdraw the delegation to administer extraprovincial trucking regulation and/or withhold federal contributions to highway infrastructure.

TRANSPORTATION AND THE ENVIRONMENT

RECOMMENDATION NO. 6

We recommend that consideration of environmental matters not be addressed specifically in the *NTA, 1987* but rather continue to fall under environmental protection statutes of general application.

CHAPTER 4: THE CARRIERS

HIGHWAY CARRIERS

RECOMMENDATION NO. 7

We recommend that the Minister of Transport negotiate with provincial governments to standardize operating and technical

specifications affecting the trucking industry's efficiency. If such standardization can not be achieved by March 31, 1994, the Minister of Transport should introduce legislation providing for uniform operating and technical standards for extraprovincial trucking, to be administered by the provinces.

RAILWAY CARRIERS — PLANT RATIONALIZATION

RECOMMENDATION NO. 8

We recommend with respect to abandonment of railway lines:

Freedom to Exit and Public Interest Duty

- (a) The *NTA*, 1987 be amended to permit federally regulated railways to discontinue railway line operations, whether through conveyance or abandonment, without being required to demonstrate financial loss or absence of public need; and
- (b) As a condition of the preceding recommendation, the *NTA*, 1987 be amended to confer on the Agency a general jurisdiction to determine whether abandoned railway line should be conveyed, retained or operated in the public interest.

Flexibility of Outcomes

- (c) The abandonment and line conveyance provisions of the *NTA*, 1987 be amended to allow for the combination of several possible usage outcomes for the particular railway line sought to be conveyed or abandoned.

Abandonment Procedures

- (d) As a condition of its abandonment notice, a railway company be required to submit to the Agency:
 - i) a reserve proposal to provide annual operating and capital renewal services for the railway line; and

-
- ii) information on traffic and infrastructure condition to be provided to outside parties for the purpose of tendering offers for the purchase and/or operation of all or part of the railway line.
- (e) During the six-month abandonment notice period, the Agency shall determine whether some or all of the railway line should be sold, maintained, or operated in the public interest. The Agency may hold public hearings for this purpose.
- (f) If the Agency determines that no public interest exists in any or part of the railway line:
- i) any parties shall have the right to submit offers for the purchase of such railway line within 15 days of the Agency's decision;
- ii) the Agency may extend the effective date of abandonment pending negotiations between the railway company and offerors;
- iii) if no offer is received, the Agency shall advise the railway company, which would then be free to dispose of its property at the end of the six-month abandonment notice period.
- (g) If the Agency determines that any part of the railway line is in the public interest, the Agency shall publish invitations to tender bids for the purchase of the railway line or to provide services for its annual capital renewal or operation.
- (h) Where tenders are made for purchase of public interest railway line, but none is accepted by the railway company, the Agency may extend the effective date of abandonment pending negotiations, or, at the parties' option, provide for arbitration of the purchase terms.
- (i) Where no purchase offer is received for public interest railway line, the Agency shall pay net salvage value of the railway line to the railway company, and assume ownership of that railway

line as agent for the Crown. After evaluating the reserve proposal and any tenders received, the Agency shall accept the most suitable offer and grant maintenance or operating authority within the six-month abandonment notice period.

- (j) The railway company's common carrier obligations would cease at the completion of any sale, at the end of the time period of its accepted proposal or at the expiry of a prescribed period, after which the successful bidder would assume maintenance or operation of the railway line.

RAILWAY CARRIERS — PRAIRIE BRANCLINES

RECOMMENDATION NO. 9

We recommend that rationalization of the prairie branchline structure not be delayed.

RAILWAY CARRIERS — RAILWAY LINE CONVEYANCES AND SHORT LINES

RECOMMENDATION NO. 10

We recommend with respect to facilitation of conveyance of railway lines that:

General Recommendations Respecting All Railway Line Conveyances

Procedure

- (a) The current six-month period of notice to the Agency of a proposed railway line conveyance be reduced to 30 days and the Agency be required to approve the conveyance once satisfied that the proposed buyer of the interprovincial railway line can meet operational and safety standards or that the proposed buyer of intraprovincial railway line has operating authority under provincial law.

Running Rights

- (b) If the present *NTA, 1987* abandonment procedure is maintained, sections 158 and 174 of the *NTA, 1987* be amended to repeal automatic vesting of Via Rail Canada Inc. running rights and the declaration of the railway line as a work for the general advantage of Canada.

Particular Recommendations Respecting Short Line Conveyances Subsidies

- (c) To the extent that the present western grain transportation subsidy scheme is maintained, section 56 of the *Western Grain Transportation Act* be amended to clarify that intraprovincial short line railways are eligible for such subsidies on similar bases as the national railways.
- (d) To the extent that the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* schemes are maintained, these statutes be amended to clarify that the availability of such subsidies extends to carriage on intraprovincial short line railways.

Labour

- (e) The *Canada Labour Code* be amended to clarify that intraprovincial short line railways acquired by transfer from interprovincial railway companies are subject to provincial labour legislation.

RAILWAY CARRIERS — TRACK SHARING

RECOMMENDATION NO. 11

We recommend that the government encourage CN and CP Rail in their joint rail plant usage initiatives by developing policies and practices which are supportive of such initiatives.

RAILWAY CARRIERS — COMMON USER RAIL PLANT

RECOMMENDATION NO. 12

We recommend that the Minister of Transport commission a comprehensive study of the feasibility of separating railway operations from the ownership and maintenance of rail plant.

RECOMMENDATION NO. 13

We recommend that the Minister of Transport and the Agency explore the possibilities of making trackage in eastern Canada available for use by any rail carriers on a pilot project basis to test the common user rail plant concept.

INTERMODAL TRANSPORT

RECOMMENDATION NO. 14

We recommend that intermodalism be recognized in the section 3 declaratory principles of the *NTA, 1987* as forming an integral aspect of transportation policy.

CHAPTER 5: THE CHALLENGE OF KEEPING COMPETITION ALIVE

TRUCKING — FITNESS TEST

RECOMMENDATION NO. 15

We recommend that there be a uniform fitness test in all jurisdictions and that its objectives be limited to screening out unsafe and uninsured operators.

AIR — FOREIGN OWNERSHIP LIMITS

RECOMMENDATION NO. 16

We recommend that the definition of “Canadian” in section 67(1) of the *NTA, 1987* be amended, or that the federal Cabinet exercise

its present power contained in that definition, to alter the percentage of voting interests in air carriers owned and controlled by Canadians from 75% to 51%.

AIR — FOREIGN CARRIER CABOTAGE / RIGHT OF ESTABLISHMENT

RECOMMENDATION NO. 17

We recommend that, should restructuring in the domestic airline market result in a primary carrier monopoly, the federal Cabinet give policy directions to the Agency under section 23 of the *NTA*, 1987 to license the granting of traffic rights within Canada to foreign carriers, or to permit foreign carriers to establish operations within Canada.

AIR — INTERNATIONAL AGREEMENTS

RECOMMENDATION NO. 18

We recommend that the federal Cabinet give a policy direction to the Agency to expedite its procedures for review of carrier applications concerning block space and code sharing arrangements.

RECOMMENDATION NO. 19

We recommend the liberalization of Canada-U.S. air bilateral arrangements.

RECOMMENDATION NO. 20

We recommend that the Government of Canada take the initiative now to lay the necessary groundwork for the development of multilateral trade agreements in air services.

AIR — FREEDOM OF ENTRY / SLOT ALLOCATION

RECOMMENDATION NO. 21

We recommend that the Minister of Transport develop now a procedure for slot allocation, with common entry criteria, for use at airports which face capacity restrictions in the future.

AIR — DESIGNATIONS AND CHARTERS

RECOMMENDATION NO. 22

We recommend that the *Aeronautics Act* be amended to confirm that:

- a) International air routes are public property; and
- b) The Minister of Transport shall publish criteria for making designations of international air routes. These criteria should discourage designation in the context of any dealings between Canadian carriers respecting payment for shares or assets which are conditional upon the conferral of a designation and which would have the effect of preventing or unduly lessening competition.

RECOMMENDATION NO. 23

We recommend that the federal Cabinet provide a policy direction to the Agency to prepare amendments to the Air Transportation Regulations relaxing restrictions on contracting and administrative procedures relating to air charter services.

AIR — CONTINUED NORTHERN REGULATION

RECOMMENDATION NO. 24

We recommend that the provisions of the *NTA, 1987* applying to northern air services be retained and that the Minister of Transport review the continued need for these provisions within five years.

RAIL — CONFIDENTIAL CONTRACTS

RECOMMENDATION NO. 25

We recommend that the *NTA, 1987* be amended to repeal the requirement that copies of confidential contracts be filed with the Agency. Carriers should be required to retain copies of such contracts on file for six years.

RAIL — COMPETITIVE LINE RATES

RECOMMENDATION NO. 26

We recommend that the *NTA, 1987* retain competitive access rights, with the following modifications:

- a) Section 142 be repealed and section 137 be amended to require that the Agency establish CLRs that are commercially fair and reasonable (i.e., CLRs that match the revenue that the local carrier would have achieved under intramodal competition).
- b) Section 134 be amended to require that
 - i) in applying for a CLR, the shipper disclose if its designated route has a factitious destination; and that
 - ii) on such disclosure being made, the Agency disregard the amount of the connecting carrier's rate in establishing a CLR.
- c) The words "unless the containers arrive at a port in Canada by water for further movement by rail or by rail for further movement by water" in section 135(3) be repealed;
- d) Section 135(6) be amended to provide that CLRs for a routing through Canada may be set for both origin and destination points if both shipper and consignee are captive to the same railway company;
- e) Section 139 be amended to provide that on an initial application for a CLR, the Agency may set a CLR for a period of up to three years if the shipper proves a demonstrable need for a CLR longer than one year; and
- f) Section 140(1) be amended to clarify that the carrier on which a CLR is imposed is not required to supply cars for the traffic being moved.

RAIL — FINAL OFFER ARBITRATION

RECOMMENDATION NO. 27

We recommend that the arbitration provisions of the *NTA, 1987* be amended to:

- a) Repeal the alternate investigation procedure and substitute a summary process in which a carrier has the responsibility of demonstrating to the Agency that effective competition exists;
- b) Require the Agency to refer the dispute to final offer arbitration (FOA) upon a finding that effective competition does not exist;
- c) Require the arbitrator to determine whether either offer is commercially reasonable, and,
 - i) where both offers are commercially reasonable, require the arbitrator choose between them; or
 - ii) where one offer is determined not to be commercially reasonable, require the arbitrator to select the other offer; or
 - iii) where both offers are determined to be commercially unreasonable, require the arbitrator to determine and set a commercially reasonable rate.
- d) Require the Agency, after conducting public consultations, to publish and periodically revise criteria for establishing the existence of an effective competitive market and for determining commercially reasonable rates.

RAIL — COMPENSATORY RATES

RECOMMENDATION NO. 28

We recommend abolition of the compensatory rate provisions of section 112 and section 113 of the *NTA, 1987*.

MARINE — SHIPPING CONFERENCES EXEMPTION ACT

RECOMMENDATION NO. 29

We recommend that the Minister of Transport introduce legislation to repeal the *SCEA* at such time as United States antitrust immunity for shipping conferences is withdrawn.

RECOMMENDATION NO. 30

We recommend that the federal Cabinet reduce to ten days the notice period for independent action by shipping conference members.

RECOMMENDATION NO. 31

We recommend the Minister of Transport introduce amendments to section 5 of the *SCEA* to permit shipping conferences to contract for and quote through freight rates for precarriage or onward land carriage.

MARINE — NORTHERN RESUPPLY

RECOMMENDATION NO. 32

We recommend that Part V of the *NTA, 1987* be retained and that the Minister of Transport review the continued need for such regulation within five years.

CHAPTER 6: TRANSPORTATION POLICY AND THE ROLE OF GOVERNMENT

REGIONAL DEVELOPMENT

RECOMMENDATION NO. 33

We recommend that section 3 of the *NTA, 1987* exclude reference to regional development as an element of transportation policy.

Regional development policy should be expressed in statutes concerning that subject.

SUBSIDIES

RECOMMENDATION NO. 34

We recommend that the Government of Canada assess all transportation subsidies with a view to eliminating or restructuring those which cannot be justified or those which work inefficiently in their present form.

RECOMMENDATION NO. 35

We recommend that subsidies whose objective is to support sectors other than the carrier industry should be paid directly to such sectors and not through budgetary allocations to transport, or through obligations imposed on carriers.

INFRASTRUCTURE — CUTTING EXCESS

RECOMMENDATION NO. 36

Cutting Excess

We recommend, consistent with the "User pay-User say" concept, that the Minister of Transport establish permanent consultative bodies formally involving users of transport services to ensure that complete information is obtained for rational cost benefit analysis of infrastructure investment.

INFRASTRUCTURE — STIMULATING DEVELOPMENT

RECOMMENDATION NO. 37

Stimulating Development

We recommend that the federal government develop mechanisms that will attract private capital participation in transport infrastruc-

ture financing by offering flexible infrastructure investment opportunities, with appropriate public accountability.

TAXES

RECOMMENDATION NO. 38

We recommend that all levels of government adopt policies to ensure that taxation structures and rates do not affect adversely either the ability of Canadian carriers to compete in inter-provincial and international markets or access by Canadian travelers and shippers to such markets.

CN RAIL

RECOMMENDATION NO. 39

We recommend that the Government of Canada initiate measures necessary to privatize Canadian National Railways.

NATIONAL POLICY

RECOMMENDATION NO. 40

We recommend that section 3 of the *NTA, 1987* be amended to replace section 3(1)(g) with a general policy goal that the Canadian transportation system facilitate interprovincial and international trade.

CHAPTER 7: THE LEGISLATION AND THE AGENCY

LEGISLATIVE/REGULATORY FRAMEWORK — COMPETITION

RECOMMENDATION NO. 41

We recommend that any statute providing for specialized regulatory devices to encourage competition in transport industries should include provision for independent periodic review of the continued need for such devices after enactment.

LEGISLATIVE/REGULATORY FRAMEWORK — FOREIGN INVESTMENT

RECOMMENDATION NO. 42

We recommend that Part VII of the *NTA, 1987* be repealed and that the exemption of transportation services from the *Investment Canada Act* be repealed.

THE NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY — ANNUAL REVIEWS

RECOMMENDATION NO. 43

We recommend that the Agency continue to prepare annual reviews after 1993, with revisions to their scope reflecting current stakeholder concerns.

THE NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY — ADJUDICATION

RECOMMENDATION NO. 44

We recommend that Part V of the *NTA, 1987* be amended to permit regulation by the Agency of northern resupply carriers' contract terms.

THE NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY — PUBLIC INVESTIGATIONS

RECOMMENDATION NO. 45

We recommend that the Agency be given the discretion to continue an investigation in the public interest after a complaint is withdrawn and the discretion to require a complainant to pay the costs of the Agency and the investigated party if the Agency is satisfied that the complaint was brought in bad faith or for a private commercial purpose.

THE NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY — ENFORCEMENT

RECOMMENDATION NO. 46

We recommend that the *NTA, 1987* be amended to give the Agency investigatory powers over persons offering transport services for which a licence and evidence of insurance are required.

RECOMMENDATION NO. 47

We recommend that the section 103 hybrid offence of the *NTA, 1987* be repealed and re-enacted only as a summary offence.

RECOMMENDATION NO. 48

We recommend that the *NTA, 1987* enforcement provisions be amended to restrict regulatory offences to:

- wilfully avoiding provision of statutorily required information to the Agency;
- providing false information or obstructing an Agency investigation;
- operating a service without required approval;
- contravening operating licence terms; and
- failing to comply with an Order of the Agency.

RECOMMENDATION NO. 49

We recommend that the *NTA, 1987* be amended to provide for sentencing guidelines such as the number of days the accused was committing the offence and the accused's earnings during the time the offence was committed.

RECOMMENDATION NO. 50

We recommend that no absolute liability offences be enacted under the *NTA, 1987*. For each particular offence, the Act should use wording clearly showing either that the offence requires the Crown

to prove the accused's intent, or, for reverse onus or negligence offences, that both an individual accused and a corporate accused have the right to demonstrate that they exercised due diligence to avoid committing the offence.

RECOMMENDATION NO. 51

We recommend that sections 107 and 108 of the *NTA, 1987* be repealed and that prosecution of appropriate *NTA, 1987* offences be conducted under the *Contraventions Act*.

THE NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY — OPENNESS

RECOMMENDATION NO. 52

Recognizing that the Agency will determine each application on its merits, we recommend that the Agency publish guidelines to foster greater certainty for stakeholders with respect to their regulated activities.

RECOMMENDATION NO. 53

We recommend that the *NTA, 1987* be amended to require the Agency to make available to the public all information received in the course of applications and related investigations, excepting only information demonstrated to be commercially sensitive. The responsibility for demonstrating the sensitivity of such information should rest with those providing it.

THE NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY — REVIEWING MANDATE AND STRUCTURE

RECOMMENDATION NO. 54

We recommend that the Agency be given the power to extend statutorily prescribed time limits for rendering decisions only upon the agreement of all parties to the application or investigation.

RECOMMENDATION NO. 55

We recommend that the Minister of Transport commission an extensive independent evaluation of the Agency. The evaluation should be completed and results reported to the Minister of Transport by no later than March 31, 1994. Among other things, the evaluation should:

- a) examine the Agency's programs, organization and financial and human resources to determine their suitability for the Agency's existing and recommended mandate and objectives;
- b) determine whether the overall results of Agency activities have met the expectations of the clients it serves; and
- c) assess the extent to which the Agency employs the most appropriate, efficient and cost-effective methods in meeting its objectives.

RECOMMENDATION NO. 56

We recommend that statutory provision be made for joint hearing boards to conduct, where appropriate, and at the applicant's discretion, combined regulatory assessment by multiple boards.

devraient être communiqués au ministre des Transports au plus tard le 31 mars 1994. L'évaluation devrait notamment consister à :

- a) examiner les programmes de l'Office, son organisation et ses ressources financières et humaines pour établir s'ils permettent à l'Office de réaliser son mandat et ses objectifs existants et recommandés;
- b) déterminer si les résultats d'ensemble des activités de l'Office ont répondu aux attentes de la clientèle; et
- c) évaluer dans quelle mesure l'Office utilise les méthodes les plus adéquates, efficaces et rentables pour atteindre ses objectifs.

RECOMMANDATION N° 56

Nous recommandons de prévoir dans la Loi des commissions mixtes qui procéderaient, s'il y a lieu et à la demande du requérant, à des évaluations réglementaires conjointes.

Nous recommandons que le ministre des Transports fasse faire une évaluation indépendante approfondie de l'Office. Les résultats

RECOMMANDATION N° 55

Nous recommandons de conférer à l'Office le pouvoir de prolonger le délai qui lui est imparti par la Loi pour rendre ses décisions uniquement avec le consentement de toutes les parties à la demande ou à l'enquête.

RECOMMANDATION N° 54

L'OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS — LE MANDAT ET DE LA STRUCTURE DE L'OFFICE

Nous recommandons que la LTN 1987 soit modifiée de façon à ce que l'Office soit tenu de communiquer au public tous les renseignements reçus dans le cadre des demandes et des enquêtes, sauf les renseignements commerciaux confidentiels. Il incombera à ceux qui fournissent ces renseignements de démontrer la nécessité de les garder confidentiels.

RECOMMANDATION N° 53

Étant entendu que l'Office examinera chaque demande selon ses mérites, nous recommandons qu'il publie des directives permettant aux intéressés de mieux savoir à quoi s'en tenir à l'égard de leurs activités réglementées.

RECOMMANDATION N° 52

L'OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS — LA TRANSPARENCE

Nous recommandons que les articles 107 et 108 de la LTN 1987 soient abrogés et que, dans les cas qui s'y prêtent, les infractions à la LTN 1987 soient poursuivies en vertu de la Loi sur les conventions.

RECOMMANDATION N° 51

punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, uniquement.

RECOMMANDATION N° 48

Nous recommandons que les dispositions de la *LTN 1987* soient modifiées de façon à ce que seules se rendent coupables d'une infraction les personnes qui :

- omettent sciemment de fournir à l'Office les renseignements exigés par la Loi;
- fournissent de faux renseignements ou entravent une enquête de l'Office;
- exploitent un service sans l'autorisation requise;
- contraignent aux modalités de leur licence d'exploitation; et
- ne respectent pas un arrêté de l'Office.

RECOMMANDATION N° 49

Nous recommandons que la *LTN 1987* soit modifiée de façon à donner aux tribunaux des directives pour la détermination des pénalités, par exemple en fonction du nombre de jours pendant lequel l'accusé a commis l'infraction et des gains qu'il a réalisés ce faisant.

RECOMMANDATION N° 50

Nous recommandons de ne pas prévoir dans la *LTN 1987* l'infraction de responsabilité absolue. Pour chaque infraction, la Loi devrait clairement indiquer si la Couronne doit prouver l'intention de l'accusé ou, pour les infractions de négligence ou celles pour lesquelles le fardeau de la preuve est inversé, les particuliers comme les sociétés devraient pouvoir démontrer qu'ils ont agi avec une diligence raisonnable pour éviter de commettre l'infraction.

L'OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS — EXAMENS ANNUELS

RECOMMANDATION N° 43

Nous recommandons que l'Office continue à réaliser des examens annuels après 1993 et en modifie la portée selon les préoccupations des administrés.

L'OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS — LES POUVOIRS D'ARBITRAGE

RECOMMANDATION N° 44

Nous recommandons que la Partie V de la *LTN 1987* soit modifiée pour permettre à l'Office de régler les modalités des contrats des transporteurs qui assurent l'approvisionnement par eau dans le Nord.

L'OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS — LES ENQUÊTES PUBLIQUES

RECOMMANDATION N° 45

Nous recommandons que l'Office soit autorisé à poursuivre une enquête dans l'intérêt public même lorsque la plainte est retirée et à exiger d'un plaignant qu'il dédommage l'Office et le défendeur de leurs frais si l'Office est convaincu que le plaignant était de mauvaise foi ou que sa plainte avait un but commercial privé.

L'OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS — LE CONTRÔLE D'APPLICATION

RECOMMANDATION N° 46

Nous recommandons que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* soit modifiée de façon à permettre à l'Office d'enquêter sur les personnes qui offrent des services de transport pour lesquels une licence et une preuve d'assurance sont exigées.

RECOMMANDATION N° 47

Nous recommandons que les deux types d'infractions prévus à l'article 103 de la *LTN 1987* soient remplacés par une infraction

interprovinciaux et internationaux ni à l'accès des voyageurs et expéditeurs canadiens à ces marchés.

Nous recommandons que le gouvernement fédéral prenne les dispositions nécessaires en vue de privatiser les Chemins de fer nationaux du Canada.

CN RAIL

RECOMMANDATION N° 39

Nous recommandons de modifier l'article 3 de la *LTN 1987* en assignant, sous forme d'alinéa 3(1)(g), au système canadien de transport l'objectif général de faciliter le commerce interprovincial et international.

UNE POLITIQUE NATIONALE

RECOMMANDATION N° 40

Nous recommandons de modifier l'article 3 de la *LTN 1987* en assignant, sous forme d'alinéa 3(1)(g), au système canadien de transport l'objectif général de faciliter le commerce interprovincial et international.

CHAPITRE 7 : LA LÉGISLATION ET L'OFFICE

LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE — LA CONCURRENCE

RECOMMANDATION N° 41

Nous recommandons que toute loi établissant des mécanismes réglementaires spécialisés en vue d'encourager la concurrence dans les activités de transport prévoie un examen indépendant périodique de leur opportunité.

LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE — LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

RECOMMANDATION N° 42

Nous recommandons que la Partie VII de la *LTN 1987* soit abrogée, de même que l'exonération des services de transport dans la *Loi sur l'investissement Canada*.

RECOMMANDATION N° 35

Nous recommandons que les subventions ayant pour objet de financer des secteurs autres que celui des transports soient versées directement à ces secteurs plutôt que sous forme d'allocations budgétaires au transport ou d'obligations imposées aux transporteurs.

L'INFRASTRUCTURE — RÉDUIRE L'EXCÉDENT

RECOMMANDATION N° 36

Réduire l'excédent

Nous recommandons, conformément au principe de l'« usager payant — usager participant », que le ministre des Transports crée des organismes consultatifs permanents avec une représentation des usagers des services de transport afin de disposer de tous les éléments nécessaires à une analyse coûts-avantages rationnelle des investissements infrastructurels.

L'INFRASTRUCTURE — STIMULER LE DÉVELOPPEMENT

RECOMMANDATION N° 37

Stimuler le développement

Nous recommandons que le gouvernement fédéral se dote de mécanismes qui inciteront le secteur privé à participer au financement de l'infrastructure de transport, en offrant des possibilités d'investissement souples assorties d'une responsabilisation gouvernementale appropriée.

LA FISCALITÉ

RECOMMANDATION N° 38

Nous recommandons que tous les paliers de gouvernement adoptent des politiques pour assurer que leur fiscalité ne nuise pas à la compétitivité des transporteurs canadiens sur les marchés

RECOMMANDATION N° 31

Nous recommandons que le ministre des Transports dépose des modifications à l'article 5 de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*, ce afin d'autoriser les conférences maritimes à passer des contrats et à proposer des tarifs de fret d'entier parcours multimodal.

LE TRANSPORT PAR FAL — LES APPROVISIONNEMENTS DANS LE NORD

RECOMMANDATION N° 32

Nous recommandons que la Partie V de la *LTV 1987* demeure en vigueur et que le ministre des Transports examine d'ici cinq ans la nécessité de maintenir la réglementation prévue dans la Loi.

CHAPITRE 6 : LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET LE RÔLE DE L'ÉTAT

LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

RECOMMANDATION N° 33

Nous recommandons de retirer de l'article 3 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* la mention du développement régional comme élément de la politique des transports. La politique en la matière devrait être énoncée dans des lois spécifiques.

LES SUBVENTIONS

RECOMMANDATION N° 34

Nous recommandons que le gouvernement fédéral évalue toutes les subventions au transport en vue de supprimer ou de restructurer celles qui sont injustifiables ou inefficaces sous leur forme actuelle.

- ii) dans les cas où une offre est jugée ne pas être commercialement raisonnable, exiger de l'arbitre qu'il retienne l'autre; ou

- iii) dans les cas où les deux offres sont jugées commercialement déraisonnables, exiger de l'arbitre qu'il fixe un tarif commercialement raisonnable;

- d) exiger de l'Office que celui-ci, après la tenue de consultations publiques, publie et révise périodiquement les critères d'établissement de l'existence d'un marché réellement concurrentiel et de détermination de tarifs commercialement raisonnables.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE — LES PRIX COMPENSATOIRES

RECOMMANDATION N° 28

Nous recommandons l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN 1987.

LE TRANSPORT PAR EAU — LA LOI DÉROGATOIRE SUR LES

CONFÉRENCES MARITIMES

RECOMMANDATION N° 29

Nous recommandons que le ministre des Transports dépose un projet de loi révoquant la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* dès l'annulation par les États-Unis de l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites antitrust.

RECOMMANDATION N° 30

Nous recommandons que le Cabinet fédéral ramène à 10 jours la période de préavis pour toute initiative indépendante prise par un membre d'une conférence maritime.

- d) que le paragraphe 135(6) de la Loi soit modifié de façon à ce qu'il soit possible, pour un parcours effectué sur le territoire canadien, d'établir des PLC et pour le point d'origine et pour le point de destination, si l'expéditeur et le consignataire sont tous deux capifs de la même compagnie ferroviaire;
- e) que l'article 139 de la Loi soit modifié de façon à prévoir que pour une demande initiale de PLC, l'Office puisse établir un PLC pour une période d'une durée pouvant aller jusqu'à trois ans si l'expéditeur est en mesure de prouver qu'il lui faut un PLC sur une période plus longue qu'un an; et
- f) que le paragraphe 140(1) de la Loi soit modifié de façon à ce qu'il soit clair que le transporteur qui se fait imposer un PLC n'est pas tenu de fournir les wagons pour le transport à effectuer.
- LE TRANSPORT FERROVIAIRE — L'ARBITRAGE DES PROPOSITIONS FINALES
- RECOMMANDATION N° 27
- Nous recommandons que les dispositions en matière d'arbitrage de la LTN 1987 soient modifiées de façon à :
- a) supprimer le processus d'enquête et le remplacement par un processus sommaire dans le cadre duquel le transporteur doit prouver à l'Office qu'il y a concurrence réelle;
- b) exiger de l'Office qu'il renvoie le différend à l'arbitrage des propositions finales s'il conclut qu'il n'y a pas concurrence réelle;
- c) exiger de l'arbitre qu'il détermine si l'une ou l'autre des offres est commercialement raisonnable et,
- i) dans les cas où les deux offres sont commercialement raisonnables, exiger de l'arbitre qu'il choisisse entre les deux; ou

LE TRANSPORT FERROVIAIRE — LES CONTRATS CONFIDENTIELS

RECOMMANDATION N° 25

Nous recommandons que la *LTV 1987* soit modifiée en supprimant l'exigence que des copies des contrats confidentiels conclus soient déposées auprès de l'Office. Les transporteurs devraient être tenus de conserver des copies de tels contrats dans leurs dossiers pendant six ans.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE — LES PRIX DE LIGNE CONCURRENTIELS

RECOMMANDATION N° 26

Nous recommandons que les droits d'accès concurrentiels prévus dans la *LTV 1987* soient maintenus, avec les modifications suivantes :

a) que l'article 142 soit supprimé et que l'article 137 soit modifié pour exiger de l'Office qu'il fixe des PLC qui soient justes et commercialement raisonnables (c'est-à-dire des PLC qui correspondent au revenu que le transporteur local aurait gagné en situation de concurrence intramodale);

b) que l'article 134 soit modifié de façon à exiger:

i) qu'en faisant une demande de PLC, l'expéditeur soit tenu de divulguer si sa route désignée a une destination factice; et

ii) qu'une fois cette divulgation faite, l'Office ne tiennne aucun compte du tarif du transporteur de liaison dans l'établissement du PLC;

c) que le paragraphe 135(3) de la Loi soit modifié en supprimant ce qui suit: "sauf de conteneurs qui arrivent à un port du Canada soit par eau en vue du transport ultérieur par rail, soit par rail en vue du transport ultérieur par eau";

des critères communs d'entrée, en vue de son adoption par les aéroports confrontés à une capacité restreinte.

LE TRANSPORT AÉRIEN — LES DESIGNATIONS ET LES SERVICES NOLISÉS

RECOMMANDATION N° 22

Nous recommandons que la *Loi sur l'aéronautique* soit modifiée de façon à confirmer :

a) que les routes aériennes internationales sont des biens publics; et

b) que le ministre des Transports publiera des critères visant les désignations de routes aériennes internationales, et que ces critères ne tiendront pas compte d'ententes entre transporteurs canadiens relativement à l'achat d'actions ou d'avoirs qui sont conditionnelles à l'obtention d'une désignation et qui auraient pour effet d'empêcher ou d'amoindrir sensiblement la concurrence.

RECOMMANDATION N° 23

Nous recommandons que le Cabinet fédéral donne à l'Office une directive générale visant la modification du Règlement sur les transports aériens en vue d'assouplir les restrictions en matière de processus administratifs et de passation de contrats relativement aux services nolisés.

LE TRANSPORT AÉRIEN — LA RÉGLEMENTATION DES SERVICES DANS LE NORD

RECOMMANDATION N° 24

Nous recommandons que les dispositions de la *LTV 1987* relatives aux services aériens dans le Nord soient conservées et que le Ministre des Transports réexamine ici la nécessité de les maintenir.

LE TRANSPORT AÉRIEN — DROITS DE CABOTAGE / DROITS
D'ÉTABLISSMENT POUR LES TRANSPORTEURS ÉTRANGERS

RECOMMANDATION N° 17

Nous recommandons que, si la restructuration du marché des services aériens intérieurs devait résulter en un monopole, le Cabinet fédéral demande à l'Office, en vertu de l'article 23 de la *LITN 1987*, d'accorder des licences de circulation à l'intérieur du territoire canadien à des transporteurs étrangers, ou de permettre à des transporteurs étrangers de s'implanter au Canada.

LE TRANSPORT AÉRIEN — ACCORDS INTERNATIONAUX

RECOMMANDATION N° 18

Nous recommandons que le Cabinet fédéral donne à l'Office une directive générale visant l'accélération de l'examen des demandes de transporteurs concernant des arrangements de réservation de capacité et de partage de dénominations.

RECOMMANDATION N° 19

Nous recommandons la libéralisation des arrangements bilatéraux en matière de transport aérien entre le Canada et les États-Unis.

RECOMMANDATION N° 20

Nous recommandons que le gouvernement du Canada entreprenne de poser d'ores et déjà les jalons de l'élaboration d'accords commerciaux multilatéraux dans le domaine des services aériens.

LE TRANSPORT AÉRIEN — LA LIBERTÉ D'ENTRÉE / L'ATTRIBUTION DE
CRÉNEAUX

RECOMMANDATION N° 21

Nous recommandons que le ministre des Transports élabore sans tarder un mécanisme d'attribution de créneaux qui s'appuie sur

RECOMMANDATION N° 13

Nous recommandons que le ministre des Transports et l'Office explorent les possibilités de mettre des voies de l'est du Canada à la disposition de tout transporteur ferroviaire dans le cadre d'un projet pilote visant à éprouver l'idée d'une infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers.

LE TRANSPORT INTERMODAL

RECOMMANDATION N° 14

Nous recommandons que l'intermodalisme soit reconnu dans les principes déclaratoires de l'article 3 de la *LTN 1987* comme une partie intégrante de la politique des transports.

CHAPITRE 5 : MAINTENIR LA CONCURRENCE

LE CAMIONNAGE — LE CRITÈRE D'APTITUDE

RECOMMANDATION N° 15

Nous recommandons l'adoption d'un critère d'aptitude uniforme pour l'ensemble du pays et ayant pour seul objet d'écarter les exploitants non sûrs et non assurés.

LE TRANSPORT AÉRIEN — LA PROPRIÉTÉ ÉTRANGÈRE

RECOMMANDATION N° 16

Nous recommandons que la définition de "Canadien" au paragraphe 67(1) de la *LTN 1987* soit modifiée ou que le Cabinet fédéral exerce le pouvoir qui lui revient en vertu de cette définition pour ramener de 75 à 51 p. 100 le pourcentage des actions assorties de droit de vote devant appartenir à des Canadiens pour qu'un transporteur soit considéré comme étant détenu et contrôlé par des Canadiens.

Nous recommandons que le ministre des Transports commande une étude exhaustive de la séparation des activités de transport et de la propriété et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

RECOMMANDATION N° 12

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES — L'EXPLOITATION SÉPARÉE DE L'INFRASTRUCTURE ET DU TRANSPORT

Nous recommandons que le gouvernement encourage CN et CP dans leurs efforts de mise en commun des voies par l'adoption de politiques et de pratiques propices.

RECOMMANDATION N° 11

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES — LA MISE EN COMMUN DES VOIES

- e) que le *Code canadien du travail* soit modifié de manière à préciser que les chemins de fer de ligne courte intraprovinciaux acquis auprès de compagnies ferroviaires interprovinciales relèvent de la législation du travail provinciale.

Travail

- d) que, dans la mesure où les régimes établis par la *loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* seront maintenus, ces lois soient modifiées de manière à préciser que ces subventions sont applicables au transport sur les chemins de fer à ligne courte intraprovinciaux;
- intraprovinciales sont admissibles à ces subventions à des conditions similaires à celles appliquées aux chemins de fer nationaux;

LIGNES COURTES

RECOMMANDATION N° 10

Nous recommandons, en ce qui concerne la cession de lignes de chemin de fer :

Recommandations générales intéressant toutes les cessions

Procédure

a) que la période de préavis à donner à l'Office d'un projet de cession de ligne de chemin de fer soit ramenée de six mois à 30 jours et que l'Office soit tenu d'autoriser la cession une fois acquise la conviction que l'acheteur prospectif d'une ligne interprovinciale peut respecter les normes d'exploitation et de sécurité ou que l'acheteur prospectif d'une ligne intraprovinciale a l'autorisation d'exploitation sous le régime provincial;

Droits de circulation

b) que, si la procédure actuelle d'abandon de la *LTN 1987* est maintenue, les articles 158 et 174 soient modifiés de manière à abroger la dévolution automatique des droits de circulation à VIA Rail Canada Inc. et la déclaration que la ligne est un ouvrage à l'avantage général du Canada;

*Recommandations particulières concernant la cession de lignes**courtes*

Subventions

c) que, dans la mesure où sera maintenu le régime actuel de subventions au transport du grain de l'Ouest, l'article 56 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* soit modifié de manière à préciser que les lignes de chemin de fer courtes

(g) que, si l'Office détermine qu'une partie quelconque de la ligne est d'utilité publique, il lance un appel d'offres pour l'acquisition de la ligne ou la fourniture de services pour son entretien ou exploitation annuels;

h) que, lorsque des offres d'achat sont faites pour une ligne d'utilité publique sans que la compagnie ferroviaire n'en accepte aucune, l'Office puisse reporter la date de l'abandon effectif dans l'attente de la conclusion de négociations ou, au gré des parties, soumettre les conditions d'achat à arbitrage;

i) que, lorsqu'aucune offre d'achat n'est reçue pour une ligne, l'Office verse sa valeur nette de liquidation à la compagnie ferroviaire et en assume la propriété en tant que mandataire de la Couronne; après avoir évalué la proposition de réserve et toute offre soumise, l'Office accepte la meilleure offre et adjuge l'entretien ou l'exploitation dans les six mois de la période de préavis d'abandon;

j) que les obligations de transporteur public de la compagnie ferroviaire prennent fin à la conclusion de toute vente, à l'expiration de la période visée par sa proposition acceptée ou à l'expiration d'une période prescrite, après quoi l'adjudicataire deviendra responsable de l'entretien ou de l'exploitation de la ligne.

LES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES — LES EMBRANCHEMENTS DES PRAIRIES

RECOMMANDATION N° 9

Nous recommandons que la rationalisation de la structure d'embranchements des Prairies ne soit pas retardée.

Flexibilité de l'usage ultérieur

- c) que les dispositions relatives à l'abandon et à la cession de lignes de la ITN 1987 soient modifiées de façon à autoriser une combinaison d'usages ultérieurs éventuels de la ligne visée;

Procédures d'abandon

- d) qu'une compagnie ferroviaire soit tenue de soumettre à l'Office avec son avis d'abandon :

- i) une proposition de réserve intéressant la fourniture annuelle de services d'exploitation et de réfection de la ligne; et
- ii) des données sur le trafic et l'état de l'infrastructure pour communication à des tierces parties dans le cadre d'un appel d'offres portant sur le rachat et(ou) l'exploitation de tout ou partie de la ligne;

- e) que, à l'intérieur des six mois de préavis d'abandon, l'Office détermine si tout ou partie de la ligne doit être vendu, maintenu en l'état ou exploité dans l'intérêt public; que l'Office puisse tenir des audiences publiques à cette fin;
- f) que, si l'Office détermine qu'aucune partie de la ligne ne revêt d'utilité publique :

- i) quiconque puisse soumettre une offre d'achat dans les 15 jours suivant la décision de l'Office;

- ii) l'Office puisse reporter la date de l'abandon effectif en attendant la conclusion de négociations entre la compagnie ferroviaire et les offrans;

- iii) si aucune offre n'est faite, l'Office en avise la compagnie ferroviaire qui sera alors libre de disposer de son bien à l'expiration du préavis d'abandon de six mois;

CHAPITRE 4 : LES TRANSPORTS

LES TRANSPORTS ROUTIERS

RECOMMANDATION N° 7

Nous recommandons que le ministre des Transports négocie avec les provinces la normalisation des spécifications opérationnelles et techniques qui se repercutent sur l'efficacité du camionnage. Si une telle harmonisation n'est pas réalisée au 31 mars 1994, le ministre des Transports devrait introduire une législation imposant des normes opérationnelles et techniques uniformes au transport routier extraprovincial, normes dont l'administration serait confiée aux provinces.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES — LA RATIONALISATION DES RÉSEAUX

RECOMMANDATION N° 8

Nous recommandons, en ce qui concerne l'abandon des lignes ferroviaires :

Liberté de sortie et contraintes d'utilité publique

a) que la LTN 1987 soit modifiée de façon à permettre aux chemins de fer du ressort fédéral d'interrrompre l'exploitation de voies ferrées, que ce soit par cession ou abandon, sans être tenus de démontrer leur caractère déficitaire ou l'absence d'utilité publique; et

b) que la LTN 1987 soit modifiée de façon à donner à l'Office le pouvoir général de déterminer si une ligne ferroviaire abandonnée doit être cédée, conservée ou exploitée aux fins d'utilité publique, ceci étant la condition de la recommandation précédente;

LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS — LE TRANSPORT ROUTIER

RECOMMANDATION N° 4

Nous recommandons que le ministre des Transports et les ministres provinciaux responsables du camionnage donnent instruction à leurs fonctionnaires compétents de faire enquête en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des camions non articulés de plus de cinq tonnes et de prendre les mesures correctives qui s'imposent.

RECOMMANDATION N° 5

Nous recommandons que le ministre des Transports nomme un haut représentant à la tête d'un groupe de travail chargé d'uniformiser rapidement la réglementation sécuritaire du camionnage extra-provincial, ainsi que son interprétation et application; si des normes acceptables de sécurité, dont le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers, ne sont pas promulguées et appliquées au 31 mars 1994, que le gouvernement fédéral retire aux provinces récalcitrantes la délégation de pouvoirs en matière de camionnage extra-provincial et (ou) retienne les contributions fédérales à l'infrastructure routière.

LE TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT

RECOMMANDATION N° 6

Nous recommandons que les considérations environnementales ne soient pas spécifiquement abordées par la *LTN 1987* et continuent à relever des lois d'application générale concernant la protection de l'environnement.



Recommandations

Les pages qui suivent regroupent l'ensemble des recommandations du Volume 1 du Rapport final.

CHAPITRE 2 : LES INCIDENCES

LES PERSONNES HANDICAPÉES

RECOMMANDATION N° 1

Nous recommandons que le Cabinet fédéral, en vertu du paragraphe 63(1) de la *ITN 1987*, poursuive activement l'adoption de règles favorisant l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes handicapées.

CHAPITRE 3 : LES RÉPÉRCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT, LA SÉCURITÉ ET LES RELATIONS PATRONALES-SYNDICALES

LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS — LE TRANSPORT AÉRIEN

RECOMMANDATION N° 2

Nous recommandons que le ministre des Transports ordonne une enquête ministérielle en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux de Niveau I, et prenne les mesures correctives nécessaires.

LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS — LE RAIL

RECOMMANDATION N° 3

Nous recommandons de rétablir l'infraction de violation de propriété, à l'égard des gares et des voies ferrées.

**LA CONCURRENCE
DANS LES TRANSPORTS
REGARD SUR LA POLITIQUE
ET LA LÉGISLATION**

RECOMMANDATIONS



**COMMISSION D'EXAMEN DE LA LOI
SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX**